Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3378

20. 12. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Annette Faße, Elke Ferner, Brigitte Adler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 13/1796 —

Perspektiven der deutschen Binnenschiffahrt

Die wirtschaftliche Lage der deutschen Binnenschiffahrt steht in krassem Gegensatz zu den Zukunftschancen, die ihr als umweltfreundlichem und sicherem Verkehrsträger mit erheblichen freien Kapazitäten von der Bundesregierung eingeräumt werden. Trotz der hohen Wachstumsraten im Güterfernverkehr und sich immer deutlicher abzeichnenden Engpässen auf Schiene und Straße bietet die aktuelle Verkehrspolitik keine Perspektiven für eine verstärkte Integration der Binnenschiffahrt in die Transportkette.

Mangels eines eigenen, stabilen Wachstumshorizonts im Güterverkehr kann die Binnenschiffahrt den Wettbewerbsfaktor Preis gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht ausspielen und verliert mehr und mehr ihre Konkurrenzfähigkeit. Lkw, Bahn und Binnenschiff liefern sich einen intensiven Preiswettbewerb, den der Lkw gewinnt. Auch im europäischen Rahmen fördert die rasche Liberalisierung der Verkehrsmärkte der EU mit dem Ziel des preiswerten und flexiblen Transports über die Grenzen hinweg vor allem den Lkw. Die dringend erforderliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und die Ziele einer ökologisch und sozial dauerhaften Entwicklung des Verkehrssektors im Sinne eines Sustainable Development werden nicht erreicht.

Der 1994 als Folge des Tarifaufhebungsgesetzes eingeleitete Verfall der Frachtraten um bis zu 60 Prozent hat entgegen den Erwartungen der Bundesregierung in keiner Weise zu einer Steigerung des Transportaufkommens der Binnenschiffahrt geführt. Die Erschließung von Verlagerungspotentialen im Güterverkehr zum Vorteil der Binnenschiffahrt und damit zur Verminderung von Umweltbelastungen ist nur zu erreichen, wenn die Verkehrspolitik mit den Instrumenten der Preis-, Ordnungs- und Investitionspolitik neue Rahmenbedingungen setzt.

Abwrackaktionen zur Vermeidung von Überkapazitäten beim Schiffsraum wären vermeidbar, wenn die Bundesregierung die Weichen für eine integrierte Verkehrspolitik stellt, die Systemvorteile der jeweiligen Verkehrsträger optimal zur Geltung bringt und konsequent die Ziele der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger verfolgt und durchsetzt. Die bisher vorgenommenen Hilfen haben kaum mehr als den Charakter von Reparatur-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 18. Dezember 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

programmen zur Begrenzung des ärgsten Schadens; sie sind nicht geeignet, strukturelle Verbesserungen und die überfällige Modernisierung der deutschen Binnenschiffahrt einzuleiten.

Mit kritischer Distanz begegnet die Fachöffentlichkeit inzwischen den Planungen für den Aus- und Neubau der Wasserstraßen. Vor dem Hintergrund ungleicher Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger scheinen die Kostenvorteile größerer Schiffseinheiten und die dafür erforderlichen Ausbaustandards der Wasserstraßen der Preis eines liberalisierten Verkehrsmarktes zu sein. Gleichzeitig sind diese Ziele gegen die berechtigten Einwände des Umwelt- und Naturschutzes nicht mehr aufrechtzuerhalten und ökologisch verträglichere Varianten bei den Schiffen und Wasserstraßen zu suchen. Ausgehend von neueren Analysen und Prognosen zum Verkehrsaufkommen im Güterfernverkehr und zum Verlagerungspotential zwischen den Verkehrsträgern ist kritisch zu hinterfragen, ob der Neu- und Ausbau des Wasserstraßennetzes nach derzeitigem Planungsstand die wichtigsten Maßnahmen für die deutliche Verlagerung von Gütermengen auf das Binnenschiff sind.

Nach den extremen Hochwässern der Jahre 1993 und 1995 sind Konsequenzen auch für den Wasserstraßenbau unerläßlich. Auf der Grundlage einer intensiven Zusammenarbeit zwischen Wasserbau und Ökologie ist ein deutlich sensibleres Vorgehen beim Ausbau der Wasserstraßen einzufordern. Das betrifft insbesondere die Planungen des Projektes 17 Deutsche Einheit (Wasserstraßenverbindung Hannover–Magdeburg–Berlin), den Ausbau der Saale und der Donau. Mehr als bisher muß die Wasserstraßenbauplanung den Hochwasserschutz mit der Beibehaltung und Schaffung ausreichend bemessener Retentionsräume einbeziehen. Stauregelungen und Kanalisierungen von Flüssen zur Anpassung der Wasserstraßen an größtmögliche Schiffseinheiten sind aus Gründen des Umweltschutzes und der Hochwasservermeidung nicht mehr hinnehmbar.

Vorbemerkungen

Die gegenwärtige schwierige wirtschaftliche Situation der deutschen Binnenschiffahrt ist bestimmt durch die anhaltende Überkapazität, ein unzureichendes Marketing sowie den nach Aufhebung der Tarifbindung ab 1. Januar 1994 eingetretenen Transportpreisverfall. Die den Marktbedingungen nicht entsprechenden früheren Festtarife hatten die Anpassung der Gewerbestruktur insbesondere im Hinblick auf ein offensives Marketing verzögert. Der nun verstärkte Wettbewerb im offenen europäischen Transportmarkt macht diese Schwächen deutlich. Der Umstellungsprozeß von einer regulierten Marktordnung zu einem liberalisierten europäischen Binnenmarkt stellt die deutsche Binnenschiffahrt vor große Herausforderungen.

Die auch längerfristig zu erwartende beachtliche Wachstumsrate im Güterverkehr reicht jedoch allein für eine dauerhafte Stabilisierung der angespannten Situation im europäischen Binnenschiffahrtsmarkt nicht aus. Deshalb verfolgt die Bundesregierung mit einem Bündel von Maßnahmen und Initiativen auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene besonders nachdrücklich das verkehrspolitische Ziel, durch strukturverbessernde Gemeinschaftsaktionen, Schaffung ausreichender Rahmenbedingungen und konsequente Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Binnenmarkt den besonders umweltfreundlichen, sicheren und über erhebliche Kapazitätsreserven verfügenden Verkehrsträger Binnenschiffahrt verstärkt am Verkehrswachstum teilhaben zu lassen.

Umweltschutz ist integraler Bestandteil dieser Verkehrspolitik. Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße als ein zentrales Anliegen der Bundesregierung wird deshalb durch entsprechende ordnungs-

politische wie auch investive Begleitmaßnahmen zugunsten konzeptioneller Verbundlösungen unterstützt. Eine enge Kooperation der Verkehrsträger in einem vernetzten System kann sich nur auf der Grundlage eines liberalisierten Marktgefüges entwickeln.

Die Binnenschiffahrt ist gefordert, die arteigenen Vorteile dieses Verkehrsträgers mit seiner leistungsfähigen Flotte auf dem vom Wettbewerb geprägten Verkehrsmarkt durch verstärktes Marketing und offensive Akquisitionsstrategien besser als bisher zur Geltung zu bringen. Desgleichen sind Binnenschiffahrt und Binnenhäfen als Knotenpunkte der Verkehrsträger aufgerufen, ihrerseits – auch im Interesse erreichbarer Verkehrsverlagerung – Möglichkeiten zu verbesserter Einbindung der Binnenschiffahrt in integrierte Transportketten zu nutzen und auszubauen.

Die Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes ist darauf gerichtet, durch gesamtwirtschaftliche Transportkostensenkungen die Standortbedingungen in den von einer Maßnahme beeinflußten Regionen zu verbessern sowie die transportbedingte Belastung der Umwelt zu reduzieren. Im Wasserstraßenbereich sind hierzu in erster Linie Vorhaben geeignet, die eine bessere Auslastung der Schiffe oder eine Steigerung der Schiffs-/Verbandsgröße zur Folge haben. Der Ausbau – soweit nötig und möglich – für das größere und das besser ausgelastete Schiff (bzw. den Schubverband) erfolgt daher unabhängig von der Liberalisierung des Verkehrsmarktes. Investitionspolitik ist jedoch auch als sehr langfristig angelegte Ordnungspolitik zu begreifen und in der Lage, Entwicklungen auf längere Sicht im angestrebten Sinn zu beeinflussen und die infrastrukturellen Voraussetzungen für Verkehrsverlagerungen herzustellen.

Die Hochwasserereignisse der letzten Jahre haben zu Recht die Fragen nach den Ursachen wieder verstärkt in den Vordergrund treten lassen. Dabei hat sich allerdings gezeigt, daß diese Ereignisse nicht auf den Wasserstraßenausbau für die Schiffahrt zurückzuführen sind. Bei Ausbaumaßnahmen werden zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse zwar die Wasserstände bei niedrigen bis mittleren Wasserführungen oft angehoben. Die Abflußquerschnitte werden jedoch stets so ausgelegt, daß die Abflußleistung bei Hochwasser tendenziell eher etwas erhöht als verringert wird, d. h. daß keine Erhöhung, sondern eher eine Absenkung der Wasserspiegellagen bei Hochwasser eintritt. Zusätzliche Flächenversiegelungen und Eindeichungen vorhandener Retentionsflächen werden bei neuen Wasserstraßenausbauvorhaben nicht vorgenommen; oft entstehen sogar zusätzliche Wasserflächen, Flachwasserzonen und Altwässer, die nicht nur ökologisch erwünscht, sondern auch aus Hochwasserabflußgründen eher positiv zu beurteilen sind.

Lediglich beim Bau des Rheinseitenkanals durch Frankreich (aufgrund des Versailler Vertrages von 1919) sind in erheblichem Umfang Überflutungsflächen verloren gegangen; hierbei handelt es sich jedoch in erster Linie um eine Ausbaumaßnahme zur Wasserkraftnutzung und nicht für die Schiffahrt. Durch er-

gänzende Hochwasserschutzmaßnahmen wird seit längerer Zeit daran gearbeitet, die entstandenen nachteiligen Wirkungen wieder auszugleichen. Die Verhältnisse am Oberrhein sind untypisch und lassen sich nicht auf andere Flußgebiete übertragen, insbesondere nicht auf die gänzlich anderen Randbedingungen des Wasserstraßenausbaus in Ostdeutschland und an der Donau.

1. Welche Entwicklung des Transportaufkommens und der Verkehrsleistungen erwartet die Bundesregierung bei den Hauptgütermärkten, aufgeschlüsselt nach den Verkehrsträgern Lkw, Bahn und Binnenschiff, bis zum Jahre 2010?
2. Welche Entwicklung des Transportaufkommens und der Verkehrsleistungen erwartet die Bundesregierung für die Binnenschiffahrt bei den Transporten von Massengütern, bei Containertransporten und bei RoRo-Transporten bis zum Jahre 2010?
3. Welche Entwicklung des Transportaufkommens im grenzüberschreitenden Verkehr erwartet die Bundesregierung für die Verkehrsträger Lkw, Bahn und Binnenschiff bis zum Jahre 2010?

Detaillierte Langfristprognosen für den Güterverkehr mit dem Zeithorizont 2010 sind im Auftrage der Bundesregierung zuletzt für den Bundesverkehrswegeplan 1992 erarbeitet worden. Diese Prognosen haben den Informationsstand 1991. Sie schätzen folgende Entwicklung der Verkehrsleistungen (in tkm) von 1988 bis 2010 voraus:

Straßengüterverkehr	+ 95 %,
Eisenbahn	+ 55 %,
Binnenschiffahrt	+ 84 %.

Durch die Entwicklung in den letzten Jahren sowie durch neuere Einschätzungen unabhängiger Institute (DIW, Ifo) werden die Erwartungen für den Straßengüterverkehr und für die Binnenschifffahrt tendenziell bestätigt, während die Entwicklungsperspektiven des Eisenbahngüterverkehrs aus heutiger Sicht zurückhaltender eingeschätzt werden müßten. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß die Verkehrsentwicklung der Eisenbahnen seit 1988 (Basisjahr der Prognosen für die Bundesverkehrswegeplanung) einigen Sondereinflüssen unterlegen hat. Die unter dem System der Planwirtschaft in der DDR dominierende Stellung der Eisenbahn entfiel mit der Einführung der marktwirtschaftlichen Freiheit in der Wahl der Transportmittel in den neuen Bundesländern. Das Transportaufkommen der Eisenbahnen verminderte sich zusätzlich in der Rezessionsphase 1993/94. Diese mittelfristigen Einflüsse dürfen nicht verallgemeinert werden. Auf längere Sicht ist mit positiven Auswirkungen der Bahnreform zu rechnen. Ferner werden die nachdrücklichen Bemühungen auf europäischer Ebene entsprechende Auswirkungen zeigen.

Für die Binnenschiffahrt werden auch nach heutigem Informationsstand bis 2010 deutliche Verkehrszunahmen erwartet. Auch künftig werden Massengüter im Transportaufkommen der Binnenschiffahrt vorherrschen, wobei in der BVWP-Prognose eine überdurchschnittliche Expansion z. B. in den Güterbereichen Nahrungs- und Futtermittel, NE-Erze/Schrott und chemische Er-

zeugnisse/Düngemittel vorausgesehen wird. Auf Investitions- und Verbrauchsgüter entfällt im Basiszeitraum nur ein geringer Anteil der Binnenschiffstransporte. Hier wird in den Prognosen eine besonders starke Expansion auf das Zwei- bis Dreifache gegenüber dem Ausgangszeitraum erwartet. Im Zusammenhang damit ist ein erhebliches (überdurchschnittliches) Wachstum der Binnenschiffahrt im Bereich der Container- und RoRo-Verkehre festzustellen, insbesondere auf dem Rhein, wo die Binnenschiffahrt relativ günstige Verhältnisse vorfindet (24stündige Verfügbarkeit der Wasserstraße, ausreichende Brückendurchfahrtshöhen). Mit Einschränkungen läßt sich dies auch auf die – nach Realisierung der BVWP 1992-Maßnahmen – verbesserten Verhältnisse an der Elbe und der Main-Donau-Wasserstraße übertragen.

Das Transportaufkommen der Binnenschiffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr liegt in den letzten 20 Jahren bei rd. 140 Millionen t/Jahr bei etwa konstantem Anteil an der Gesamtmenge im grenzüberschreitenden Verkehr. In der Prognose wird für die grenzüberschreitenden Verkehre ein überdurchschnittliches Wachstum erwartet, wobei insbesondere die Prognosen im Verkehr mit den osteuropäischen Staaten jedoch ein erhebliches Unsicherheitspotential enthalten.

4. Mit welchen verkehrspolitischen Maßnahmen – nachdem das Preisargument als Hauptgrund für das gutachtlich ermittelte Verlagerungspotential in Höhe von 50 bis 60 Mio. t jährlich hinfällig ist – will die Bundesregierung eine nennenswerte Verlagerung des Güterverkehrs auf das Binnenschiff erreichen?

Aus der jüngsten Preis-/Mengenentwicklung im Bereich der Binnenschiffahrt kann nicht geschlossen werden, daß das in der Untersuchung von der LUB Consulting GmbH, Dresden, ermittelte Verlagerungspotential für die Binnenschiffahrt von 50 bis 60 Millionen t/Jahr in Frage gestellt ist. Vielmehr dürfte es sich dabei in erster Linie um ein mehr oder weniger paralleles Absinken der Beförderungspreise bei den konkurrierenden Verkehrsträgern nach der Liberalisierung handeln, das sich auf die Verkehrsteilung nicht auswirken konnte, weil sich die Effekte bei den konkurrierenden Verkehrsträgern weitgehend gegenseitig aufgehoben haben. Obwohl der Begriff des „Verlagerungspotential" schon enthält, daß es sich hierbei um eine Obergrenze handelt, die kaum voll erreichbar sein dürfte, ist hiermit jedoch aufgezeigt worden, daß es ein entsprechendes Potential für Verlagerungen gibt, das prinzipiell ordnungspolitischen Maßnahmen zugänglich ist.

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, durch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Binnenschiffahrt die Voraussetzungen für eine stärkere Einbindung dieses Verkehrsträgers in einen noch stärker wachsenden Güterverkehrsmarkt zu schaffen.

Die Maßnahmen zur Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt und das 100-Mio.-DM-Förderprogramm zielen darauf ab, durch

Umstrukturierung und Modernisierung die Flotte den zukünftigen Marktanforderungen anzupassen und die Unternehmen in ihrer Wettbewerbsposition zu stärken.

Daneben bemüht sich die Bundesregierung, die Wettbewerbsbedingungen in der internationalen Binnenschiffahrt anzugleichen sowie eine stärkere Einbindung der Binnenschiffahrt in die Güterverkehrsmärkte zu erreichen. Dies kann nur über konzeptionelle Verbundlösungen zwischen den Verkehrsträgern gelingen. Moderne Verkehrstelematik ist ein wichtiges Mittel für den Aufbau logistischer Transportketten. Die Bundesregierung hat bereits im Jahre 1993 die Aufgabenschwerpunkte der Verkehrstelematik definiert. Nun kommt es darauf an, daß Verkehrsunternehmen und die Häfen die Einführungsstrategien für die Nutzung der Telematik in der Binnenschiffahrt entwickeln. Im Rahmen des 100-Mio.-DM-Programms für die Binnenschiffahrt fördert die Bundesregierung die Einführung von Telematik und ihrer Dienste in der Binnenschiffahrt.

Die Forschungsinitiative über Verlagerungen zugunsten der Binnenschiffahrt wird gegenwärtig durch ein Anschlußgutachten fortgesetzt. Darin geht es im Schwerpunkt um die Erschließung neuer Marktsegmente für die Binnenschiffahrt. Durch die Erarbeitung eines „Leitfadens Güterverkehr Binnenschiffahrt" sollen die logistischen Leistungsangebote der Binnenschiffahrt im Rahmen einer offensiven Akquisitionsstrategie herausgestellt werden.

Im übrigen sind die Unternehmen der Binnenschiffahrt aufgefordert, ihre Potentiale und Marktchancen in einem deregulierten Markt zu nutzen und mit eigenen Initiativen und Anstrengungen ihre Marktstellung zu festigen.

5. Welche Erwartungen für die Entwicklung des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes hat die Bundesregierung an das Tarifaufhebungsgesetz geknüpft in bezug auf
   - die Möglichkeiten der Vertragsgestaltung der Binnenschiffahrt gegenüber der verladenden Wirtschaft,
   - die Entwicklung der Frachtraten,
   - die Entwicklung der Frachtmengen,
   - die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt,
   - das Verlagerungspotential zur Binnenschiffahrt hin?
6. Welche Erwartungen hat die Bundesregierung an das Tarifaufhebungsgesetz in bezug auf die Entwicklung des grenzüberschreitenden Gütertransports gesetzt?

Staatliche „Schutzzäune" in Form von Tarifregelungen bewahren auf Dauer nicht davor, sich auch im Verkehrssektor einem europaweiten Wettbewerb nach den Regeln eines freien Marktes mit freier Preisbildung und dem sich daraus ergebenden Strukturwandel im verkehrlichen Binnenmarkt stellen zu müssen. Die Tariffreigabe erfolgte deshalb unter Einschluß der Binnenschiffahrt einheitlich bei allen im Wettbewerb miteinander stehenden Verkehrsträgern.

Mit der freien Preisbildung sollte auch der Binnenschiffahrt die Chance geboten werden, sich von überholten und starren Marktstrukturen zu befreien. Anreiz sollte geschaffen werden, durch verbessertes Marketing und eine aktive, ggf. in Form gewerblicher Zusammenschlüsse wirksame Akquisition bei der verladenden Wirtschaft neue Verkehre und Leistungsangebote innovativ und flexibel zu erschließen. Die staatlich vorgesehenen Tarifsysteme behinderten insbesondere die Bildung von Transportketten und damit die eine Verkehrsverlagerung fördernde Vernetzung der Verkehrsträger.

Die freie Preisbildung im Transportsektor, die im übrigen einer Forderung der Deregulierungskommission entsprach, ist für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland unerläßlich. Die zunehmende Verflechtung von nationalen und internationalen Märkten läßt für rein nationale Marktordnungen immer weniger Raum. So hatten Frachtdisparitäten zwischen den nationalen und internationalen Verkehren in der Binnenschiffahrt ein Ausmaß erreicht, durch das einzelne Standorte in Deutschland gravierende Nachteile erlitten. Beispielsweise waren die deutschen Seehäfen im Wettbewerb um den Seehafenhinterlandverkehr mit den niederländischen und belgischen Seehäfen durch das staatliche Tarifsystem deutlich benachteiligt. Darüber hinaus gingen von diesem Tarifsystem Marktsignale aus, die die Bildung von Überkapazitäten in der Binnenschiffahrt begünstigten. Dem galt es, tarifpolitisch entgegenzutreten.

Die Entwicklung der Frachtmengen der Binnenschiffahrt und ihres Auslastungsgrades hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, u.a. von dem im Transportmarkt angebotenen Leistungsspektrum der Schiffahrt wie auch von der preislichen Attraktivität des Transportmittels im Vergleich zu anderen Wettbewerbern, nicht zuletzt aber auch maßgeblich von der jeweiligen konjunkturellen und strukturellen Marktentwicklung. Die Entwicklung frei aushandelbarer Frachten wiederum wird entscheidend vom Umfang des im Wettbewerb stehenden Schiffsraumangebotes gegenüber der jeweiligen tatsächlichen Transportnachfrage beeinflußt. Hier setzt sich die Bundesregierung deshalb mit Nachdruck dafür ein, in der Europäischen Gemeinschaft zur Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt verbesserte ordnungspolitische Rahmenbedingungen zu schaffen und Überkapazitäten beseitigende Strkturbereinigungsmaßnahmen wirksam durchzuführen.

7. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Standortqualität der Binnenhäfen im Sinne ihrer Multimodalität (Anschlüsse an Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) weiter zu fördern und Verlagerungspotentiale für das Binnenschiff zu erschließen?

Besondere Bedeutung im Wirtschaftsgefüge kommt den Binnenhäfen als Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger zu. Je nach Menge und Art der Güter sowie Empfängerkreis erscheint es zweckmäßig, für Binnenhäfen über den reinen Schiffsumschlag hinaus in ihrer Funktion als Güterverkehrszentren mit

umfangreichen Bündelungs- und Verteilaufgaben einen Umschlagbahnhof des Kombinierten Verkehrs vorzusehen, möglichst in der umfassenden Kombination Binnenschiff/Schiene/Straße.

Konkrete Planung und Ausbau von Häfen fallen in die verfassungsrechtliche Kompetenz der Bundesländer.

Zur Entlastung der Transportkette von zusätzlichen Umschlagkosten gegenüber dem durchgehenden Straßenverkehr wurden bisher allerdings auch im Hafenbereich Investitionen in Anlagen des Kombinierten Verkehrs gefördert, soweit es sich um die Terminals Schiene/Straße und Schiene/Wasserstraße handelt. Die Standortqualität der Binnenhäfen wird auch durch Investitionen in die landseitige umgebende Infrastruktur seitens der Länder und der Kommunen sowie durch Bundesfernstraßen und Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes verbessert.

Die Förderung des Kombinierten Verkehrs zielt also mit der finanziellen Entlastung der Transportkette auf eine Wettbewerbsgleichheit zwischen Transportkette und durchgehendem Straßenverkehr ab. Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß auch der Kombinierte Verkehr Wasserstraße/Straße gefördert werden sollte.

Aktivitäten der Länder in diese Richtung würde die Bundesregierung begrüßen. Dies gilt auch für die entsprechenden Überlegungen in der EU.

Im Bereich der Ordnungspolitik sind Kombinierte Verkehre mit der Bahn und mit dem Binnenschiff weitgehend gleichgestellt.

Darüber hinaus werden flankierende Fördermöglichkeiten, etwa durch Forschungsinitiativen im Bereich Verkehrstelematik oder Verkehrslogistik (z. B. Handbuch Güterverkehr Binnenschifffahrt), genutzt. Damit wird zugleich ein Beitrag zu verbesserten Möglichkeiten einer Verlagerung von Gütertransporten auf die Binnenschiffahrt durch stärkere Einbindung dieses Verkehrsträgers in Transportketten geleistet.

8. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Einführung einer einheitlichen europäischen Binnenschiffahrts-Marktordnung?

Eine konkrete zeitliche Angabe zur Einführung einer einheitlichen europäischen Binnenschiffahrts-Marktordnung ist bei dem derzeitigen Diskussionsstand auf Gemeinschaftsebene schwierig. Die Europäische Kommission hat in ihrem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtenratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft [KOM (95) 199 endg. vom 23. Mai 1995] in Artikel 2 die Einführung der Vertragsfreiheit und der freien Preisbildung vorgesehen. Die bestehenden Tour-de-Rôle-Systeme sollen bis zum 1. Januar 2000 mit Übergangsregelungen (Mindesttarife nur

für bestimmte Güterarten, unter Vermeidung von Diskriminierung) abgeschafft werden.

9. Was hat die Bundesregierung in bezug auf die Entschließung des Deutschen Bundestages vom 9. Dezember 1993 unternommen, in der sie aufgefordert wird, auf die Beseitigung des Tour-de-Rôle-Systems hinzuwirken, erforderlichenfalls im Wege einer Klage?

Die Forderung der Bundesregierung auf Beseitigung des Tour-de-Rôle-Systems in den Niederlanden, Frankreich und Belgien ist insoweit teilweise erfüllt, als diese Länder sich bereit erklärt haben, das Tour-de-Rôle-System im Jahre 2000 abzuschaffen. Die Bundesregierung drängt energisch auf eine frühere Beseitigung des Tour-de-Rôle-Systems, steht allerdings mit dieser Forderung innerhalb der EU allein. Gleichwohl hält sie die Forderung weiterhin aufrecht und macht ihre Zustimmung zu weiteren Liberalisierungsschritten in der EU, die die Binnenschiffahrt betreffen, von der gleichzeitigen Beseitigung des Tour-de-Rôle-Systems in den Niederlanden, Frankreich und Belgien abhängig.

10. Spätestens bis zu welchem Zeitpunkt muß nach Ansicht der Bundesregierung ein Krisenmechanismus für die Binnenschiffahrt in der EU anwendungsbereit verfügbar sein, um dem deutschen Binnenschiffahrtsgewerbe eine Überlebenschance zu sichern?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß das deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe auch unabhängig von einem Krisenmechanismus eine reelle Lebenschance besitzt.

Gleichwohl erachtet die Bundesregierung den Krisenmechanismus für nützlich, den die EG-Kommission in ihrem in der Antwort zu Frage 8 erwähnten Vorschlag vorsieht. Dessen Einzelheiten werden im Rat noch zu erörtern sein.

11. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung bisher zu einem Krisenmechanismus entwickelt?

Ein Krisenmechanismus kann nur im europäischen Rahmen entwickelt werden. Das Vorschlagsrecht dazu liegt bei der EG-Kommission.

Mit dem in der Antwort zu Frage 8 erwähnten Vorschlag ist die EG-Kommission den Forderungen der Bundesregierung nach Einführung eines Krisenmechanismusses in der Binnenschiffahrt analog den Regelungen im Straßengüterverkehr nachgekommen. Dieser Vorschlag sieht bei einer schweren Störung des Binnenschiffsmarktes die Möglichkeit geeigneter Gegenmaßnahmen der Kommission vor, insbesondere Maßnahmen gegen eine weitere Erhöhung der Transportkapazität. Die Kommission kann entsprechende Entscheidungen von Amts wegen oder auf Antrag eines Mitgliedstaates treffen. Im Gegensatz zum Stra-

ßengüterverkehr ist keine Befristung der jeweiligen Maßnahme vorgesehen. Detailfragen sind noch zu erörtern.

12. Wie ist die Beschäftigungs- und Altersstruktur auf deutschen Binnenschiffen, aufgeschlüsselt nach Arbeitnehmern und selbständigen Partikulieren?

1994 zählte das fahrende Personal in ganz Deutschland nach vorliegenden Schätzungen noch rd. 7 000 Binnenschiffer gegenüber etwa 9 000 Personen in 1992. Der Anteil der Partikulierschiffahrt (Schiffseigner und mithelfende Familienangehörige) daran lag langjährig bei rd. 20 %. Etwa 40 % der Binnenschiffer insgesamt waren tariflich als Schiffsführer eingestuft, rd. 50 % als Steuerleute, Bootsmänner oder Matrosen und knapp 10 % als Schiffsjungen und Decksleute.

Nachdem schon 1989 das Durchschnittsalter aller Binnenschiffer nach Informationen des Gewerbes bei über 40 Jahren lag (rd. 40 % der Mitarbeiter an Bord zwischen 20 und 40 Jahren und rd. 50 % älter als 40 Jahre), haben die z. T. schmerzlichen Einschnitte bei den Schiffsbesatzungen aufgrund der wirtschaftlich bedrängten Lage des Gewerbes zusätzlich überwiegend die jüngeren Jahrgänge getroffen. Eine exakte Aufschlüsselung der Daten zu Beschäftigungs- und Altersstruktur nach Arbeitnehmern und selbständigen Partikulieren läßt das vorhandene statistische Material nicht zu.

13. Wie ist die Entwicklung bei der Zahl der Auszubildenden einzuschätzen im Hinblick auf die Attraktivität des Berufsbildes und die Erhöhung des Qualifikationsniveaus des Binnenschiffahrtsnachwuchses?

Die Gesamtzahl der Auszubildenden in der deutschen Binnenschifffahrt ist in den letzten drei Jahren rückläufig gewesen. Aufgrund der im Jahre 1993 verstärkt eingegangenen neuen Ausbildungsverhältnisse, die sich im Regelfall über drei Jahre erstrecken, und bislang nur möglicher Schätzung hinsichtlich der noch nicht gesicherten Zahlen für 1995, wird im Gewerbe von einem leichten Anstieg der Gesamtzahl der Ausbildungsverhältnisse für 1995 ausgegangen, wenn auch auf insgesamt niedrigem Niveau. Die Umstrukturierung bei den Reedereien durch Verkleinerung oder Auflösung der eigenen Flotte und der damit zusammenhängende erhebliche Personalabbau wie auch die besonders schwierige Ertragslage bei den Partikulieren haben zu einem gravierenden Rückgang der bereitgestellten Ausbildungsplätze in der Binnenschiffahrt geführt.

Die unbefriedigende Entwicklung der Ausbildungssituation und -perspektiven insgesamt ist zurückzuführen einerseits auf die u. a. wegen wirtschaftlicher Probleme abnehmende Bereitschaft der Betriebe zu einer den wachsenden Anforderungen genügenden hochwertigen Nachwuchsausbildung und andererseits auf die aus der Sicht der jugendlichen Auszubildenden ge-

genwärtig begrenzte Attraktivität des in einer Krise befindlichen Gewerbes für die eigene Zukunftsplanung.

Auch hier zeigt sich die vorrangige Notwendigkeit, die Ertragslage der Binnenschiffahrt insgesamt durch geeignete Rahmenbedingungen und Gewährleistung fairen Wettbewerbs auf europäischer Ebene, wie von der Bundesregierung nachdrücklich verfolgt, zu verbessern.

14. Wie begründet die Bundesregierung die Begrenzung der Ausbildungshilfe im angekündigten Soforthilfeprogramm auf Partikulierbetriebe, für die in normalen Zeiten nur 10 Prozent der Ausbildungsverträge registriert waren und die wegen der Personalkosten, fehlender Unterbringungskapazitäten und fehlender Ausbilderbefähigung nicht ausbilden wollen, können und dürfen?

Mit dem von der EG-Kommission genehmigten 100-Mio.-DM-Soforthilfeprogramm der Bundesregierung soll gerade die von der Krisensituation in der Binnenschiffahrt besonders hart betroffene Partikulierschiffahrt unterstützt und in die Lage versetzt werden, sich dem liberalisierten europäischen Binnenmarkt durch Umstrukturierung und Modernisierung anzupassen und sich auf moderne, rentable Betriebsformen umzustellen. In diesem Rahmen sind Finanzmittel u. a. bereitgestellt zur Ausbildungsförderung der Partikuliere und des bei ihnen beschäftigten Personals insbesondere in den Bereichen moderne Betriebsführung und Marketing. Diese Hilfe zur Selbsthilfe an die Partikuliere dient ausschließlich der Existenzsicherung eines mittelständischen Binnenschiffahrtsgewerbes auch für die Zukunft.

15. Welche Maßnahmen zur Belebung der Erstausbildung – auf der Grundlage eines Berufsausbildungsvertrages – gedenkt die Bundesregierung angesichts der Tatsache zu ergreifen, daß selbst kleinere und mittlere Reedereien nicht aus dem 100-Millionen-DM-Hilfeprogramm der Bundesregierung gefördert werden sollen?

17. Wie stellt sich die Bundesregierung mittel- und langfristig die Sicherung eines nach Zahl und Qualifikation ausreichenden Personalbestandes für einen verkehrssicheren Einsatz der noch vorhandenen Fahrzeuge der deutschen Binnenschiffsflotte vor?

Eine nachhaltige Besserung der Ertragslage in der Binnenschiffahrt auf der Grundlage erfolgreicher Anpassung an den liberalisierten Markt bei anhaltender Konjunkturbelebung, begleitet durch strukturverbessernde Maßnahmen, ist nach Auffassung der Bundesregierung die beste Voraussetzung für eine auch längerfristige Stabilisierung der Ausbildungs- und Beschäftigungssituation in der Binnenschiffahrt auf einem hohen Qualifikationsniveau. Es gilt, die Attraktivität dieses Berufsstandes zu stärken.

Im Zusammenhang mit einer Überarbeitung der Besatzungsvorschriften werden zusätzlich Überlegungen angestellt, auch in diesem Rahmen evtl. künftigen Personalbedarfsproblemen entgegenwirken zu können, z. B. durch Möglichkeiten der Integration von Schiffsjungen in das Besatzungsgefüge. Bei dem ge-

genwärtigen Strukturwandel im Binnenschiffahrtsmarkt wären isolierte Maßnahmen zur Ausweitung der Erstausbildung angesichts erheblicher Unsicherheit über die weitere Entwicklung verfrüht. Ausreichende Verkehrssicherheit beim Betrieb der Binnenschiffsflotte liegt im Interesse aller Beteiligten, nicht zuletzt auch der Schiffahrtstreibenden selbst.

16. Was unternimmt die Bundesregierung, um dem aufgrund der anhaltenden Ertragsschwäche der Unternehmen fortschreitenden Zerfall der Tarif- bzw. Sozialordnung in der deutschen Binnenschiffahrt entgegenzuwirken, deren Ausdruck Sozialdumping (durch Billigpersonal aus MOE-Ländern), Billigbeschäftigung von sog. Scheinselbständigen und die Tarif- und Verbandsflucht sind?

Die von der Bundesregierung auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene verfolgten zahlreichen Maßnahmen und Initiativen zur Stützung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrt sowie die auf europäischer Ebene vorgesehenen umfangreichen Strukturbereinigungsmaßnahmen zum Abbau der gegenwärtigen Überkapazität zielen auf eine dauerhafte Besserung der Ertragslage in der gesamten Binnenschiffahrt.

Unabhängig von der Frage eines wirtschaftlichen Bedarfs richtet sich die Frage der Zulässigkeit einer Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte auf Binnenschiffen unter deutscher Flagge nach arbeits- und aufenthaltsrechtlichen Vorschriften und im übrigen ggf. nach den bilateralen Binnenschiffahrtsverträgen mit den betreffenden Ländern. Bekanntwerdenden Mißbräuchen und Rechtsverstößen wird entschieden entgegengetreten.

18. Wird die Bundesregierung über das Soforthilfeprogramm für die Partikulierschiffahrt hinaus in Zukunft weitere Hilfen für die gesamte Binnenschiffahrt bereitstellen, wenn Harmonisierungsdefizite in sozialer, fiskalischer und tarifärer Hinsicht zu den europäischen Binnenschiffahrts-Nachbarländern bestehen?

Die Bundesregierung ist nachdrücklich bestrebt, im Rahmen einer einheitlichen liberalen Marktordnung harmonisierte, d.h. für alle Beteiligten faire und gleiche Wettbewerbsbedingungen in der internationalen Binnenschiffahrt baldmöglichst zu erreichen.

19. Ist sichergestellt, daß die für 1995 bis 1997 in Höhe von 60 Mio. DM bereitgestellte Abwrackprämie für anderweitige Hilfsmaßnahmen zugunsten der deutschen Binnenschiffahrt erhalten bleibt, falls die Zustimmung und Beteiligung der europäischen Binnenschiffahrts-Nachbarländer an der Abwrackaktion ausbleibt?

Mit Kabinettbeschluß vom 7. Dezember 1994 hat die Bundesregierung für die Jahre 1995 bis 1997 insgesamt 60 Mio. DM für eine erneute konzertierte Sonderaktion zur Abwrackung von Überkapazitäten in der Binnenschiffahrt bereitgestellt, sofern sich alle betroffenen Mitgliedstaaten an dieser Aktion erneut

entsprechend beteiligen. Der genannte Betrag soll in vollem Umfang für diesen Zweck eingesetzt werden.

Die Bundesregierung ist deshalb nachdrücklich und auf hoher politischer Ebene um Unterstützung der betreffenden Nachbarländer für weitere Abwrackungen in der europäischen Binnenschiffahrt mit nationalen Haushaltsmitteln bemüht.

Aus haushaltsrechtlichen Gründen können die entsprechend dem Kabinettbeschluß jeweils zweckgebunden für Abwrackmaßnahmen in den Bundeshaushalt aufgenommenen Geldmittel nicht für andere Maßnahmen verwendet werden.

20. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung entwickelt, die Entwicklung innovativer Binnenschiffskonzepte zu fördern, um kostenträchtige und umweltschädliche Ausbaumaßnahmen des Wasserstraßennetzes zu vermeiden?

Die Entwicklung innovativer Binnenschiffskonzepte wird im wesentlichen gefördert, um dem Verkehrssystem Binnenschiff/ Wasserstraße seine Chance zu erhalten und zu verbessern, die Herausforderungen der künftigen Transportmarktentwicklung erfolgreich zu bestehen. Ein technischer Teilbereich dieser Innovationskonzepte, die von der Bundesregierung seit den 80er Jahren verstärkt durch Forschungsfördermittel unterstützt werden, ist die Reduzierung der Schiffsleergewichte und damit des Tiefgangs auch im beladenen Zustand. Die Forschungsvorhaben „Binnenschiff der Zukunft" und VEBIS („Verbesserung der Effektivität der Binnenschiffahrt und Berücksichtigung der besonderen Bedingungen auf dem Gebiet der neuen Bundesländer") haben jedoch gezeigt, daß eine Reduzierung der Schiffstiefgänge nur in geringem Umfang möglich ist, da die physikalischen Naturgesetze mit der direkten Abhängigkeit von Wasserverdrängung und Ladungstonnage objektive Grenzen setzen (archimedisches Prinzip).

Die Optimierungen im Schiffbau können jedoch dazu beitragen, den Schiffstransport kostengünstiger zu gestalten; sie können den Wasserstraßenausbau ergänzen, jedoch den weitaus effektiveren Ausbau des Netzes nicht ersetzen.

Im übrigen trifft es nicht zu, daß es sich bei den Ausbauvorhaben im Wasserstraßenbereich um „kostenträchtige und umweltschädliche" Maßnahmen handelt. Die Vielzahl ausgeführter Projekte, die sämtlich einer vorherigen Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, beweist die Vereinbarkeit von Ökonomie und Ökologie beim Wasserstraßenausbau. Die Angemessenheit und Vertretbarkeit der Kosten wird für jede Maßnahme durch Kosten-Nutzen-Analysen geprüft.

21. Stützt die Bundesregierung die Aus- und Neubauplanungen der Wasserstraßen des Bundesverkehrswegeplans allein auf die Kosten-Nutzen-Analysen des Planco-Gutachtens aus dem Jahre 1992, oder welche aktualisierten Daten werden in die Planungen einbezogen?

Ökonomische Systemanalysen für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) müssen Erkenntnisfortschritten einschlägiger Wissenschaften Beachtung schenken. Sie erfahren deshalb ständig methodische und empirische Aktualisierung.

Das Bundesverkehrsministerium und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verfügen über eigene fachliche Kapazität für die Erstellung von Kosten-Nutzen-Analysen im Wasserstraßenbereich. Sie ziehen jedoch für umfangreichere Bewertungen und Untersuchungen auch externe Forschungskapazitäten heran, die über die dazu notwendige umfangreiche Datenbasis und umfassende Fachkenntnisse über das Wasserstraßensystem verfügen. Die Kosten-Nutzen-Analysen der Planco Consulting aus dem Jahre 1992, die im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 durchgeführt wurden, bilden eine wichtige und nach wie vor gültige Entscheidungsgrundlage. Diese Untersuchungen werden jedoch durch weitere Detailuntersuchungen ergänzt und ständig entsprechend der weiteren Entwicklung angepaßt.

22. Inwiefern ist sichergestellt, daß beim Ausbau der Wasserstraßen neue Erkenntnisse der Ökologie und des Wasserbaus berücksichtigt werden können, und welchen Einfluß haben diese Erkenntnisse auf die Bauausführung?

Die Bundesanstalten für Gewässerkunde in Koblenz und für Wasserbau in Karlsruhe werden bei allen Planungen beteiligt und bringen im Kontakt mit nationalen und internationalen fachwissenschaftlichen Institutionen, dem Umweltbundesamt und dem Bundesamt für Naturschutz die jeweils neuesten Erkenntnisse der Ökologie und des Wasserbaus ein. Schon bei der Planung wird die Ausbauvariante gesucht, die bei vernünftiger Abwägung mit den Ausbauzielen die geringsten Eingriffe in den Naturhaushalt nach sich zieht.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird danach eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, aufgrund derer die zuständige Planfeststellungsbehörde unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange über die endgültige Bauausführung und notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entscheidet.

23. Inwiefern wird die Bundesregierung die Anregungen des Umweltbundesamtes aufnehmen und eine Neubewertung der Planungen für den Wasserstraßenausbau als Reaktion auf die Auswirkungen der katastrophalen Hochwässer 1993 und 1995 vornehmen?

Die Erhaltung und wenn möglich Verbesserung des Hochwasserschutzes ist ein selbstverständlicher Bestandteil der Planungen.

Eine Neubewertung der Planungen für den Wasserstraßenausbau ist nicht notwendig, weil Ausbauprojekte an Bundeswasserstraßen, wie das Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Ein-

heit, keine schädlichen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluß zur Folge haben. Nach den vorliegenden gutachterlichen Aussagen erhöhen sie nicht das Hochwasserrisiko, verschlechtern weder den Hochwasserschutz noch schränken sie mögliche Maßnahmen für dessen Verbesserung ein. Im übrigen sind in die Überprüfung der Auswirkungen von Ausbaumaßnahmen auf den Hochwasserabfluß auch die für den Hochwasserschutz zuständigen Landesbehörden eingebunden, mit denen im Rahmen der Planfeststellung das Einvernehmen gemäß § 4 des Bundeswasserstraßengesetzes hergestellt werden muß.

24. Welche Schlüsse für den Ausbau der Wasserstraßen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Anhörung des Umweltausschusses des Deutschen Bundestages vom 15. Mai 1995 zum Thema „Hochwasserkatastrophe – Hilfen und Möglichkeiten vorbeugender Maßnahmen"?

Von der Häufung von Hochwassern in den vergangenen zwei Jahren waren sowohl Bundeswasserstraßen als auch übrige Fließgewässer gleichermaßen betroffen. Die Ursache verstärkter Hochwasserabflüsse ist in der Gesamtheit der in der Vergangenheit im Zuge der Besiedlung und Nutzung der Flußlandschaften vorgenommenen Eingriffe zu sehen. Gegenmaßnahmen müssen sich daher auf alle Einflußfaktoren im gesamten Einzugsgebiet beziehen. Dabei werden auch die Ergebnisse der Anhörung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit des Deutschen Bundestages vom 15. Mai 1995 in die geplanten Vorsorgemaßnahmen einbezogen.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

25. Hält die Bundesregierung in Anbetracht der Entwicklung des Schiffsbestandes und der Transportgüterzusammensetzung den Ausbau der Wasserstraßen für die im Massengütertransport verwandten Viererschubverbände für sinnvoll, und wie begründet sie ihre Ansicht?

Der Wasserstraßenausbau zielt darauf ab, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen zu verbessern, d. h. die Transportkosten durch größere Schiffe und größere Ablademöglichkeiten (größerer Auslastungsgrad) zu senken.

Die Ausbauparameter orientieren sich für die wichtigen Binnenwasserstraßen in der Regel an der Befahrbarkeit mit dem Großmotorgüterschiff, teilweise mit dem Schubverband mit Europaleichtern.

Entscheidend für einen wirtschaftlichen Schiffsbetrieb ist in erster Linie die Fahrrinnentiefe. Diese sollte für bedeutende Wasserstraßen einen Schiffstiefgang von 2,80 m ermöglichen, wobei jedoch an Flußsystemen zeitweise Beschränkungen aufgrund geringer Wasserführung auftreten können.

Die Mindestfahrrinnnenbreite orientiert sich an den nautischen Erfordernissen der verkehrenden Fahrzeuge.

Im Interesse wirtschaftlicher und ökologischer Optimierungen werden ggf. auch stellen- oder zeitweise Einschränkungen in der Fahrrinnentiefe und -breite und den Begegnungsmöglichkeiten großer Schiffseinheiten wie etwa Viererschubverbände in Kauf genommen, z. B. bei Strombaumaßnahmen an Elbe und Donau.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß der Viererschubverband keineswegs die allgemeine Bemessungsgrundlage für den Ausbau der Wasserstraßen darstellt. Vielmehr wird bei den Ausbaumaßnahmen in jedem Einzelfall eine Optimierung der Ausbauparameter nach gesamtwirtschaftlichen Kriterien unter Würdigung ökologischer Belange vorgenommen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333